

第五章 まちづくりの現状と問題点

〔Ⅰ〕人口の推移

昭和40年～45年は、年平均増加率 マイナス 0.1%の人口流出が見られるが、しかし昭和45年～50年になると、年1.9%の増加率であって、昭和50年では滋賀県全人口の約17%を占めている。中部圏域のなかでも特に人口増加率の高い市町は、近江八幡市(3.3%)、八日市市(2.8%)および能登川町(2.0%)である。

表5-1 人口の推移

	(S.40年)	(S.45年)	(S.50年)
近江八幡市	44,320	43,832	51,537
八日市市	29,437	30,261	34,653
安土町	8,095	8,339	8,550
蒲生町	8,474	8,466	8,852
日野町	21,416	20,754	20,913
竜王町	8,729	8,669	9,301
永源寺町	7,730	7,183	6,853
五個荘町	8,927	8,602	9,002
能登川町	15,126	15,260	16,815
計	152,254	151,366	166,476
滋賀県合計	853,385	889,768	985,621

(注)「国勢調査」による。

地区住民の通勤圏が京阪神へ拡大されるとともに、国鉄東海道本線沿線の市町を中心にして他府県からの人口流入も増加してきた。そのために、後にもふれるように、学校やし尿処理場などの公共施設の不足や、新旧住民の連帯意識の喪失などの問題が発生してきたのも当然である。

〔Ⅱ〕産業と雇用

昭和40年頃までは農業中心の田園都市で、おのずから農業従事者が多かったが、名神高速道路の開通とともに工場の進出が著しくなり、その結果、第2次・3次産業の就業者が加速度的に増加してきた。もともと、人口増が昼間流出

人口の増加、地域外での就業率の増加をも意味していることは言うまでもない。

表5-2 雇用の推移

	(S.35)	(S.40)	(S.45)	(S.50)
1次産業	53%	46%	39%	25%
2次産業	19	24	30	35
3次産業	28	30	31	39
就業人口	78,270人	78,243人	84,403人	84,799人

(1) 比較的温暖で肥沃な土壌の湖東平野は、水稻中心の穀倉地帯として、日本でも屈指の近江米の産地である。耕地利用率は県下で最高であるのも、穀倉地帯の証左であろう。

大中の湖の干拓地では、水稻のほかに、露地スイカや野菜ハウスの栽培も盛んで、また、肉牛生産も県全体の半分を占めるほど盛況である。このような反面、肉牛生産のコスト高、し尿公害、野菜価格の不安定性、ハウス病などの問題が山積して、地元農民の悩みは深刻である。

(2) 近江八幡市・五個荘町・日野町などは近江商人の発祥地として、また八日市市は市場町として、その名はあまりにも有名であるが、中部圏域として見た場合に、近江八幡市と八日市市に2分された商業圏域を含んでいる点に何かと問題があるようである。そのうえ、高級商品の購買は依然として京阪神に依存する傾向が大きいし、スーパーなどの近代的大規模店が数多く進出してきたために、従来の小売店の変質を迫られている。商業の新しい発展は、今後の大きな課題であろう。

(3) 昭和40年頃から国道8号を中心に行なわれてきた工業開発は、その後、昭和45年以降になって、名神高速道路八日市インター周辺から日野町・蒲生町にかけての丘陵地帯に大幅な企業立地をみたのであるが、しかし高度経済成長

の終息とともに、景気が低迷し出し、設備投資もほとんど行なわれなくなってきたのが昨今の実状である。とりわけ、日野工業団地は、水事情の悪条件もあって、広大な遊休地になってしまっているのも大問題であろう。したがって、非用水型の工業誘致が切望されているのである。

製造品の出荷額は、県全体の約12%を占めている(昭和50年)。県の中部に位置する圏域として、いっそうの伸び率が当然期待されるところであろう。

〔Ⅲ〕 観 光

県の木「もみじ」でも名高い永源寺、県の花「しゃくなげ」で有名な日野町の石楠溪谷、大中の湖遺跡、石塔寺、安土城趾、長命寺、八幡堀など、由緒のある史跡をはじめとして、江洲音頭や祭りなどの有形無形文化財、国宝1、特別史跡1を含めて国指定の文化財143というように、観光資源には恵まれているのであるが、観光客の人数は近くの大津市周辺地域とは比較にならないほど僅少であるのが現状である。それは、観光地がルートのうえから一体となっていないためであろうし、また、京都や大津・彦根の影にかくれたようになっているためでもある。

したがって、観光地としても活況を呈するためには、観光のためのルートを設定するとともに、まずは道路を整備し宿泊施設を拡充するなど、さまざまな工夫をこらすことが要請されるところであろう。

〔Ⅳ〕 生 活 環 境

中部広域圏は東西に伸びた地域であるにもかかわらず、交通の便から見ると、南北に3本の鉄道(東海道新幹線・東海道本線・近江鉄道)と3本の幹線道路(名神高速道路・国道8号・307号)が走っていて、この地域を縦に分断している。東西の幹線道路の役割りを果たしているのは、ただ八風街道1本だけである。したがって、東西交通網を整備することが何よりも焦眉の急務であろう。

今日まで地域住民の足であった近江鉄道は、

マイカーの普及などにも起因して、経営が悪化し、住民の足としての機能を失いつつあるのが実状である。鉄道に代わるものとして、圏域内の路線バスが抜本的に整備拡充されることが必要であろう。

ところで、折角の八日市インターも利用状況は、名古屋～京都の各インターのなかでも最低の出入率であって、近く開設される予定の竜王インターとともに、地域の発展を考えた活用が大切であろう。

東海道新幹線は圏域内に停車駅がないから別として、東海道本線は利用者数が激増している現況に应じて、現在、草津までしか敷設されていない複々線を圏域内にまで延長することが是非とも強く望まれるのである。

他方、河川についてみると、圏域内には愛知川・日野川という比較的大きな河川が流れているが、両河川の多くの支川には尻無川もあるうえに、河積が狭隘なために氾濫することもしばしばあるから、早期に完全改修が施行される必要がある。

人口の増加とともに、し尿処理場・広域斎場・下水道などの都市施設の整備も急務であるが、高等教育機関があまりにも少なく、増設が緊急の課題であろう。現状では、高等学校はわずか9校(うち1校は私立、2校は職業高校)、特殊学校は2校で、大学・高専にいたっては皆無である。

道路や公共施設の拡充整備はもとより、人口の増加や住民の生活様式の変化に应じた「まちづくり」への対応が行政的にも急がなければならないであろう。

〔Ⅴ〕 展 望 と 課 題

漸増をつづける人口は、昭和60年代になると、約21万4千人になるものと推定されている。人口増に対応して、住宅や宅地の需要も必ず増大し、公共投資の必要性も大幅に増加することが予想されるから、土地利用を計画的に推進して、秩序ある地域づくりを期することが至極肝要であろう。

近江米で全国に有名な農業をいっそう振興するためにも、都市近郊という立地条件を活用し

た新しい農業経営の形態を定着させることが必要不可欠であろう。そのためには、農業の従事者や農協関係者などが一致団結して、地域農業を押しすすめることが大切であろう。

また、歴史的にも重要な家並みや街並みを保存したり、自然の資源を活用した観光ルートを設定したり、歴史と自然を生かした「まちづくり」を推進することも重要であろう。

さらには、中部圏域の2市7町が調和的に成長していくためには、何はさておいても、交通

網の整備が急務であろう。とりわけ、東西に長いこの地域が均衡ある発展をするためにも、東西交通の整備が強く望まれるのである。東海道新幹線の新駅設置も将来は必要であろうが、しかし、まず地域住民の日々の生活に密着した域内交通——生活道路の整備、自転車道の建設、近江鉄道の近代化、バス路線の拡充整備などが、至極肝要に思われるのである。

(野村 博)